



المؤتمر العالمي للنقل الجوي الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند رقم ١ من جدول الأعمال: استعراض عالمي عام للاتجاهات والتطورات
الصناعة والتطورات التنظيمية ١-١:

آراء بشأن النهوض بأعمال الايكاو عن تحرير النقل الجوي

(ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تبين ورقة العمل بعض المكاسب التي يعود بها النقل الجوي على الاقتصاد العالمي. وهي تصف أيضا بعض إسهامات هذا القطاع في النهوض بالتنمية الاجتماعية والاقتصادية في الامارات العربية المتحدة. ويمكن للطيران والسياحة أن يقيما بدور أكبر بكثير في التنمية الاقتصادية لأي بلد، غير أن ما عفا عليه الزمن من قواعد بشأن دخول الأسواق لا تزال تشكل عائقا رئيسيا على الصعيد العالمي. وبالإضافة إلى ذلك، فهي تشير إلى أن عملية تحرير النقل الجوي قد توفر حتى المزيد من المكاسب للعالم ككل. وفي هذا المضمار، يمكن لقطاع الطيران والحكومات السعي إلى تطبيق تحرير أوسع نطاقا من أجل تعزيز كفاءة نظام النقل الجوي العالمي ولجني مكاسب توسيع نطاق السياحة، وتحسين تدفقات التجارة وزيادة التفاعل الاجتماعي. ولدى الايكاو، في هذا المجال دور هام من أجل الترويج للمزيد من التحرير. وهي تتادي بعدم تقليص ميزانية الايكاو في هذا الشأن.

الإجراء: يرجى من المؤتمر الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٥.

المراجع: يمكن الاطلاع على مراجع المؤتمر السادس للنقل الجوي على الموقع التالي: www.icao.int/meetings/atconf6

١- المقدمة

١-١ تقدر هيئة اقتصاديات أكسفورد (Oxford Economics)، وهي هيئة استشارية عالمية للتنبؤات والأبحاث، أن تأثير الطيران على الاقتصاد العالمي، (بما في ذلك التأثيرات المباشرة وغير المباشرة والضمنية وتلك المحفزة للسياحة) تصل إلى نحو ٢,٢ ترليون دولار. وبالإضافة إلى إسهام الطيران بـ ٦,٦ مليون وظيفة في جميع أنحاء العالم، فهو يدعم ٣,٥ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. وبالتالي فلو كان الطيران دولة، لكان احتل المرتبة ١٩ في العالم لأكبر بلد من حيث الناتج المحلي الإجمالي. وبناء على تجربة الإمارات العربية المتحدة، تعرض هذه الورقة بعض التوصيات لتشجيع تحرير النقل الجوي في جميع أنحاء العالم وبالتالي لتعزيز مساهمات الطيران الحيوية في التنمية والرفاهية الاقتصادية في العالم وتحقيق هذه المساهمات تحقيقا تاما.

٢- خبرة النقل الجوي بالإمارات العربية المتحدة: حتمية سياسية

١-٢ قد أقرت الإمارات العربية المتحدة، لعدة عقود، بالمكاسب المذكورة أعلاه وبالتالي فقد جعلت من الطيران المحرر حتمية سياسية استراتيجية. ويعود الفضل إلى الانفتاح على المنافسة في جعل الطيران قطاعا رئيسيا في اقتصاد الإمارات العربية المتحدة، ودافعا للتنمية والتنوع والأنشطة المتصلة بالطيران التي أصبحت تسهم في الناتج المحلي الإجمالي خارج قطاع النفط بالإمارات العربية المتحدة. ويربط الطيران الإمارات العربية المتحدة بالعالم، مما يوفر التوصيل الحيوي لبلد حديث أنشئ فقط في ١٩٧١/١٢/٢. وفي هذا السياق، يجب على كل هدف سياسي أن يقر بالإسهام الاستراتيجي للقطاع المفتوح والمحرر لتعزيز أهداف البلد الاقتصادية. وبعبارة أخرى، فإن الطيران هو عامل محفز لسلسلة الإمداد الاقتصادي وسبيل لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وينمو قطاع الطيران في الإمارات العربية المتحدة نمو سريعا نظرا للنجاح الذي حققته شركات الطيران المحلية والأجنبية لتنشيط التدفقات الجديدة والقائمة الدولية وفيما بين القارات من وإلى الإمارات العربية المتحدة والتي أدت في المقابل إلى تنشيط تنمية الأعمال التجارية والصناعات والتجارة على الصعيد المحلي. واتساقا مع ذلك اعتمدت الإمارات العربية المتحدة سياسة تحررية للطيران، وذلك بتعزيز المنافسة داخل البلد، (إذ لديها العديد من شركات الطيران والمطارات) والتزامها الراسخ بالاتفاقات المناصرة للمنافسة بشأن الخدمات الجوية للأجواء المفتوحة. أبرمت الإمارات العربية المتحدة حتى الآن اتفاقات خدمات جوية مع ١٤٧ بلدا، منها ١١٣ اتفاقات " أجواء مفتوحة " أو اتفاقات تتسم بالتحرر التام.

٣- إسهام الطيران في اقتصاد الإمارات العربية المتحدة

١-٣ لقد أدى استغلال احتياطات النفط اعتبارا من سنوات السبعينات وحتى الآن إلى تمكين الإمارات العربية المتحدة من تجاوز اعتمادها على اصطياد اللؤلؤ والأسماك. ولقد سمحت التنمية المترتبة عن ذلك بالاستثمار بشكل كبير وبعيد النظر في البنى التحتية، مما جلب أعدادا كبيرة من العمال الأجانب وأسفر عن زيادة سريعة في عدد السكان. وبينما أسفر الدخل الناجم عن النفط ومشتقاته عن تنمية اقتصادية سريعة، فقد أقرت الحكومات الاتحادية والمحلية في الإمارات العربية المتحدة بأهمية تنويع الاقتصادات المستدامة وبنائها. وفي هذا الإطار، ينظر إلى الطيران القائم على سياسات تحررية لدخول الأسواق على أنه يشجع المنافسة في القطاعات الأخرى وهو يحظى كذلك، عن حق، بحصة كبيرة في الناتج المحلي الإجمالي في البلد.

٢-٣ وفي دراسة أجرتها هيئة جاكوبس الاستشارية (Jacobs Consultancy) لشركة مطارات أبو ظبي مستخدمة بيانات من عام ٢٠٠٩، فمن المقدر أن النشاط الذي ولده مطار أبو ظبي الدولي أسهم بنسبة ٦,٣٪ في الناتج المحلي الإجمالي خارج قطاع النفط لإمارة أبو ظبي و ١٠,١٪ من الوظائف خارج قطاع النفط. وبالإضافة إلى التأثيرات المباشرة والضمنية والتأثيرات المحفزة للاقتصاد التي تحدث نتيجة الإنفاق والعمالة والدخل، فستحدث تأثيرات كبيرة نتيجة الاستثمارات التي تقدر بأكثر من ٧ بليون دولار المستثمرة الآن في بناء المطار. ولقد بينت أحدث دراسة مستقلة أجرتها هيئة اقتصاديات أكسفورد (Oxford Economics)، والتي أكملت في أبريل ٢٠١١، لشركة طيران الاتحاد، أن مجموع المساهمة الاقتصادية لشركة طيران الاتحاد في الناتج المحلي الإجمالي لأبو ظبي في سبيله إلى الزيادة بنسبة ٧٦٪ أي إلى مبلغ ١٠,٧٤٣ بليون دولار أمريكي بحلول عام ٢٠١٥، مما يساعد في دعم ١٦٢ ٠٠٠ وظيفة في الإمارة.

٣-٣ وأجرت هيئة اقتصاديات أكسفورد (Oxford Economics) في عام ٢٠١١ أيضا دراسة بشأن إسهام الطيران في اقتصاد إمارة دبي. وبين البحث أن قطاع الطيران بدبي يدعم ١٣٥ ٠٠٠ وظيفة نقل جوي مباشرة أو ضمنية في الإمارة مما يضيف ١١,٧ بليون دولار إلى الاقتصاد المحلي.

٤-٣ وحيث أن النفط يسهم بأقل من ٥٪ في الناتج المحلي الإجمالي لدبي، فإن السفر والسياحة هما قطاعان رئيسيان باقتصاد الإمارة يتسمان بالازدهار بفضل النهج المتحرر إزاء سياسة الطيران التي لا تتضمن حماية جوية سياسية

للسائرين الجويين للإمارات العربية المتحدة الذين توجد مقرهم بدبي. وتجذب عملية التوصيل الناجمة عن ذلك التي توفرها جميع شركات الطيران التي تعمل في دبي المهارات والاستثمارات الأجنبية المباشرة، مما يسفر عن تمكين التجمعات التجارية والتخصص وغيرها من التأثيرات الناجمة عن ذلك على القدرة الإنتاجية. وتقوم عملية الوصل هذه أيضا بتنشيط تدفق الاستثمار والناس بين البلدان وهي تعود بالنفع المباشر على المسافرين الجويين. ومن ثم فبينما يسهم قطاع الطيران في دبي اسهاما ايجابيا في اقتصاد دبي فهو يساعد أيضا في نمو الاقتصاد العالمي ليعود بالنفع على الجميع.

٣-٥ وعلاوة على ذلك، فعند إدراج عمالة السياحة، نجد أن الطيران يدعم ما مجموعه أكثر من ٢٥٠.٠٠٠ وظيفة ويسهم بأكثر من ٢٢ بليون دولار، مما يمثل حوالي ١٩٪ من مجموع الوظائف في دبي و ٢٨٪ من الناتج المحلي الإجمالي بدبي، وذلك وفقا للتقرير المذكور. واستنادا إلى سياسة الأجواء المفتوحة بالإمارة، من المتوقع أن تزداد أهمية الطيران بالنسبة لدبي خلال العقد المقبل. وبالفعل، تتوقع هيئة اقتصاديات أكسفورد أن يرتفع الإسهام الاقتصادي لقطاع الطيران في دبي إلى مبلغ ٤٤,٥ بليون دولار أو ٣٢٪ من الناتج المحلي الإجمالي لدبي و ٣٧٢ ٩٠٠ وظيفة مما يمثل حوالي ٢٢٪ من مجموع العمالة بها بحلول عام ٢٠٢٠.

٤- المزيد من الفرص المتاحة للايكاف لتقلد دور الريادة في التنمية الاقتصادية لقطاع النقل الدولي

٤-١ إن تأثير عملية التحرير يتجاوز المكاسب المباشرة التي تعود على الركاب، حيث أن زيادة الخدمات الجوية وأحجام الحركة الجوية تنشط نمو العمالة والاقتصاد عموما. ولقد أقرت الجمعية العمومية في دورتها ٣٧ بالتقدم الكبير الذي أحرزته الدول في عملية التحرير وتطبيق السياسات والإرشادات التي وضعتها الايكاف مثل اتفاقات الخدمات الجوية النموذجية. وفي نفس الوقت فقد تم الإقرار بأن الكثير من التحديات تظل قائمة وأنه يتعين مواصلة تنفيذ أعمال الايكاف لتعزيزها عند الاقتضاء. وترى الإمارات العربية المتحدة أنه يتعين على الايكاف القيام بدور هام للمضي في تشجيع عملية التحرير وأنه لا ينبغي تقليص ميزانية الايكاف في هذا الشأن.

٤-٢ ولا يزال القطاع الذي يتسم بالعالمية أكثر من غيره ضمن مجموع الصناعات تحكم شبكة معقدة من الاتفاقات التقييدية الثنائية للخدمات الجوية والتي ظهرت منذ ٧٠ سنة تقريبا هي عندما كان الطيران المدني الدولي ميزة تقتصر على ما لا يزيد عن ٩ مليون مسافر. ولنا أن نتساءل إذا كان هذا النظام التنظيمي مناسب لدعم ٢,٥ بليون مسافر سنويا - ألا وهو حجم السوق في يومنا هذا. ويمكن للطيران والسياحة أن يقيما بدور أكبر بكثير في تنمية اقتصاد أي بلد، غير أن اللوائح التي عفا عليها الزمن بشأن دخول الأسواق تظل عائقا رئيسيا على الصعيد العالمي. ويلزم أن يعمل قطاع الطيران والحكومات على مواصلة أعمال التحرير الواسع النطاق من أجل تعزيز كفاءة نظام النقل الجوي العالمي وجني المكاسب التي تعود بها السياحة الواسعة النطاق، وتحسين التدفقات التجارية وزيادة التفاعل الاجتماعي.

٥- التوصيات

- ٥-١ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:
- (أ) حث الايكاف على النهوض بأعمالها الحيوية بشأن عملية تحرير النقل الجوي وتعزيز هذه الأعمال وذلك من أجل صالح العالم؛
- (ب) ويطلب إلى الايكاف مواصلة مساعدة الدول بواسطة توفير الدراسات التي تحلل الآثار الناجمة عن عملية التحرير؛
- (ج) ويطلب إلى الايكاف إنشاء صندوق للنقل الجوي من أجل الحصول على التبرعات من الدول الأعضاء لتعزيز أعمال المنظمة في هذا المضمار.